Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8750**

17. Wahlperiode 28. 02. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dorothea Steiner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8649 –

Alternativen zur Y-Trasse

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Y-Trasse (Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover) ist ein seit Jahren umstrittenes Infrastrukturprojekt für den Bahnverkehr in Norddeutschland. Es bestehen vor allem Zweifel am wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Nutzen der Strecke. Insbesondere ist unklar, ob die angestrebten zusätzlichen Kapazitäten nicht kostengünstiger durch den Ausbau bestehender Strecken erreicht werden können. Die ursprünglichen Überlegungen gingen von einer reinen Personenverkehrsstrecke aus. Diese wurden später zur Nutzung durch den Güterverkehr für die Hafenhinterlandanbindung erweitert, um den Nutzen-Kosten-Faktor des Projektes zu erhöhen. Im Investitionsrahmenplan (IRP) für den Ausbau der Bundesschienenwege 2006 bis 2010 wurden die Kosten mit 1,28 Mrd. Euro angegeben. Bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im November 2010 wurden für den sogenannten Planfall 9b mit Mischverkehr und Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h Kosten in Höhe von 2,12 Mrd. Euro angegeben.* Als Alternative wurde der sogenannte Planfall 45 vorgestellt, der etwa 83 Prozent der Leistungen von „Planfall 9b“ aufnehmen könnte. Dieser würde etwa 912 Mio. Euro kosten. Im aktuellen IRP 2011 bis 2015 wurde die Y-Trasse als Vorhaben in frühem Planungsstadium bezeichnet, dessen „Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.“ Kosten wurden hier nicht mehr angegeben. Am 30. Januar 2012 gab der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB) AG, Dr. Rüdiger Grube, bekannt, dass der Bund die Bahn aufgefordert habe, bis Anfang 2013 Vorschläge zum Ausbau des vorhandenen Schienennetzes in Norddeutschland zu entwickeln. Die Y-Trasse wäre demnach zunächst auf Eis gelegt.

* BVU/ITP im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Freiburg/München, November 2010.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. Februar 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zu der in der Präambel getroffenen Aussage des Fragestellers, die Y-Trasse sei zunächst „auf Eis gelegt“, ist klarzustellen:

Die Bedeutung der Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg/Bremen–Hannover („Y-Trasse“) für das Zielnetz 2025 wird durch die Aufnahme der Strecke in den Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 als weiteres wichtiges Vorhaben in der Kategorie D verdeutlicht.

1. Soll das Projekt Y-Trasse weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden, wie im IRP 2011 bis 2015 vom 14. Dezember 2011 angegeben, und wieso wurden hierzu die Planungen gestoppt?

Die ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Das Projekt dient der Verbesserung der verkehrs- und strukturpolitisch notwendigen Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen.

Die Bundesregierung finanziert zur Beschleunigung der Planung mit 19 Mio. Euro einen Teil der Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vor. Ein Planungsstopp ist der Bundesregierung nicht bekannt.

2. Inwiefern trifft es zu, dass der Bund die DB AG aufgefordert hat, Alternativvorschläge zur Y-Trasse bis Anfang 2013 vorzulegen, und was beinhaltet diese Aufforderung?

3. Wurde der DB AG hierzu ein maximaler Kostenrahmen vorgegeben, und gibt es eine Vorgabe, ob bevorzugt vorhandene Strecken ertüchtigt werden sollen?

4. In welchem Zeitraum wird nach Präsentation der Alternativvorschläge zur Y-Trasse bis Anfang 2013 die Umsetzung möglicher Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren angesetzt, wann wird der Baubeginn angestrebt, und ab wann sollen die Strecken zur Nutzung zur Verfügung stehen?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der derzeit vom Vorhabenträger durchzuführenden Vorplanung zur ABS Hamburg/Bremen–Hannover werden derzeit verschiedene Trassierungsalternativen untersucht und hinsichtlich ihrer Investitionskosten abgeschätzt.

Erst im Anschluss werden verschiedene Trassenverläufe entwickelt. Sowie hierfür konkrete Planungen beginnen, werden auch anliegende Gemeinden, Anwohner und ihre Einwendungen in den jeweils erforderlichen Verfahren mit einbezogen.

5. Welche verkehrlichen Ziele sollen mit den Alternativvorschlägen zur Y-Trasse erreicht werden, und sollen diese Strecken vorwiegend für den Personen- oder den Güterverkehr genutzt werden?

6. Inwiefern sollen die Alternativstrecken zur Hafenhinterlandanbindung genutzt werden, und welche Kapazitäten werden hierfür angestrebt?

   Auf welcher Basis werden diese Kapazitäten angenommen, oder soll der Bedarf neu berechnet werden?

7. Inwiefern betrachtet die Bundesregierung den sogenannten Planfall 9b als alternativen Vorschlag?

8. Inwiefern betrachtet die Bundesregierung den sogenannten Planfall 45 als alternativen Vorschlag?

9. Soll die Verlängerung der Y-Trasse in Richtung Lehrte weiterhin Teil der Alternativvorschläge sein?

Die Fragen 5 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 haben die Gutachter den Projektzuschnitt für diese Neu-/Ausbaustrecke entsprechend den Anforderungen des Güterverkehrs optimiert und eine alternative Streckenführung analysiert. Eine abschließende Festlegung auf eine dieser Streckenführungen erfolgte nicht.

Infolge der derzeit laufenden Vorplanung wird – ausgehend von den Planfällen 9a und 45 der Bedarfsplanüberprüfung 2010 – ggf. die verkehrliche Untersuchung von noch nicht gesamtwirtschaftlich bewerteten Alternativen durch den Bund initiiert, für die erforderlichenfalls neue bzw. modifizierte Planfälle geschaffen werden. Die Durchbindung nach Lehrte zur Entlastung des Knotens Hannover wird hierbei mit untersucht.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333